

KOVAŠTVO NA VRHNIKI V 20. STOLETJU¹

NA PODLAGI RAZISKAVE IZ LETA 1986

1. UVOD

V seminarski nalogi »Kovaštvo na Vrhniki od začetka 20. stoletja do danes« sem skušala prikazati vsakdanje življenje in delo vrhniških kovačev. V prvem delu naloge je podan kratek zgodovinski razvoj kovaštva, nato pa sledijo poglavja o delu in življenju kovačev na Vrhniki v obdobju od začetka 20. stoletja do 1986. Celotno nalogo torej sestavljajo le elementi materialne kulture. Morda se bo ob branju naloge bralcu porodilo vprašanje, čemu svojega mesta v tej nalogi nista dobili niti družbena niti duhovna kultura.

Kot študentka etnologije, ki živi – kot bi se temu reklo »v pravem kovaškem okolju« že vse svoje življenje, se mi je tema sama pravzaprav ponujala že vsa tri leta mojega študija etnologije. Nemalokrat sem v kovačnici svojega očeta pomagala tudi sama, imela sem priložnosti, da si veliko stvari, ki so mi jih pripovedovali informatorji, ogledam na lastne oči. Ko sem si zastavila koncept naloge, sem se najprej vprašala, kaj je pravzaprav tisto, kar pri vrhniških kovačih še ni bilo deležno pozornosti s strani etnologov. Ugotovila sem, da bo prav to torej predstavljalo jedro naloge, ki se deli na surovine, delovno orodje, način dela, kmetovanje na

eni strani in kovaštvo na drugi strani, prodajo – zaslužek – reklamo in delovni prostor.

Na področju duhovne in družbene kulture vrhniški kovači niso v ničemer izstopali. Menila sem torej, da nima pomena nalogo prekomerno razvleči in pisati o tistih elementih etnološkega raziskovalnega dela, o katerih je bilo že kar precej napisanega.

Pri pisanju naloge sem se opirala le na informatorje. Pri tem sem imela srečo, saj mi je veliko koristnih podatkov posredoval upokojeni kovač Anton Kunc. Prav presenetljivo pri tem informatorju je, da kljub svoji visoki starosti, rodil se je namreč leta 1900, še vedno vsaj po šest ur dnevno kuje v kovačnici. Drugih uporabnih virov in literature o vrhniških kovačih je malo. Nekaj malega sem našla v Cankarjevi knjižnici na Vrhniki; oglasila sem se tudi v Zgodovinskem arhivu – oddelek za občino Vrhnika je v Blatni Brezovici². Nekaj gradiva sem tu sicer dobila, a na žalost se je veliko zame pomembnih podatkov izgubilo.

Vse fotografije sem posnela sama na terenu. Žal so vrhniški kmetje veliko starih kovaških izdelkov skurili ali pa kam založili, tako da jih ni bilo mogoče fotografirati.

2. TRADICIJA ROKODELSTVA IN OBRTI NA VRHNIKI

Zemljepisna lega in naravni pogoji so ustvarili podlago, da se je na območju občine že v srednjem veku razvilo močno obrtništvo in trgovina.

Tako je npr. prevoznništvo in tovarništvo blaga po cestah v Srednjo Evropo in obratno narekovalo zaposlitev raznih obrtnikov, ki so izdelovali in popravljali vozove, konjsko opremo, podkovali konje in podobno.

Vse do 2. pol. 19. stoletja je slonela gospodarska moč Vrhnik na obrtništvu. Pri obrtnem sodišču so bile pred 1. sv. vojno vpisane samo štiri tvrdke: dve opekarni – last Franca Kotnika in Ignaca Jelovška, strojarstvo Tomaža Javornika in mešana trgovina Franca Goloba. Le-te so tudi lepo kazale na prehod iz obrti v industrijo. Opekarni sta spadali s kamniškimi med prva kranjska podjetja te panoge.

Po višini plačanih davkov sta se industrijski in obrtniški sloj delila v tri kategorije:

1. kategorijo so sestavljali pivovarnar, oba opekarnarja in bistriški mlinar.
2. kategorijo je sestavljalo pet usnjarjev, večji trgovci, mlinarji, gostilničarji in trški notar. Vseh skupaj je bilo okoli 20.
3. kategorijo so predstavljali vsi preostali manjši obrtniki.

Zadnja desetletja 19. stoletja pa vse do obdobja med obema vojnama je bila na Vrhniki raznolikost obrtnih delavcev odlično zastopana, saj se je opravljala obrt v več kot 30 panogah.

Nekateri poklici, kot fotograf, pek, klavec, klobučar itd., so bili zastopani le na Vrhniki in v Borovnici, ostali pa so bili razporejeni po celotnem ozemlju današnje občine.³ Prednjačili so mizarji, čevljarji, kovači in mlinarji.

Na prehodu iz 19. v 20. stoletje je bilo ob močnih izviri Ljubljane in njenih pritokih

toliko žag kot nikdar prej ali pozneje⁴. Do veljave je prišlo izkoriščanje lesnega bogastva v bližnjem kraškem gozdu.

Za kovaštvo so bile v tem obdobju razmere dokaj ugodne. Kovači so imeli največ dela s podkovanjem konj, popravilom raznih verig, predvsem pa je bilo pomembno izdelovanje močnih vozov, namenjenih zlasti prevozu lesa iz gozdov. Surovin – tako koksa kot oglja – je bilo dovolj.

Prvi upad števila kovačev na Vrhniki zasledimo v obdobju med 1. svetovno vojno. Skoraj vsi kovaški mojstri so bili poklicani v vojsko. Ostali so le redki kovači, ki služenja bodisi zaradi slabega zdravja bodisi zaradi starosti ali drugih posebnih razlogov niso bili dolžni opraviti. Na Vrhniki je tako med 1. svetovno vojno ostalo le 8 kovačev.

V obdobju med obema vojnama se je obrt v določenih panogah že umikala industriji, za katero je bila tudi močna podlaga. Predvsem sta bili to usnjarska in lesna industrija, v katerih je vrhniška občina vodilna še danes⁵.

To pa ni veljalo za kovaštvo. Po 1. svetovni vojni so bili namreč za vrhniško kovaštvo pravi »zlati časi«. Dela za kovača je bilo ogromno, saj je bilo med vojno veliko kmečkega orodja uničenega, nekaj ga je tudi pobrala vojska. Nekateri kovači so takrat začeli nabavljati prve stroje – predvsem vrtalne, prišle so tudi že prve stružnice na nožni pogon. V tem obdobju se je število vrhniških kovačev podvojilo.

Leta 1932 je splošna kriza zajela tudi kovaštvo. Dela je bilo vedno manj, ljudje niso imeli denarja in kovači so se v tem obdobju silno težko prebijali. Davek je bil velik, marsikateri kovač je obrt odjavil in se zaposlil drugje. »Zlati časi« za kovače se niso več vrnili.

Med 2. svetovno vojno je kovače ponovno močno zaposlovalo podkovanje konj.

Do leta 1956 kovaški mojstri niso bili zavarovani, ves čas – že pred tem – pa so bili zavarovani vajenci. Leta 1956 je bil ustanovljen

sklad obrtnikov. Električna, ki pomeni glavno spremembo v načinu dela kovačev, je prišla na Vrhniko leta 1921, v vse vasi pa šele leta 1940. Od tedaj so kovači zelo hitro nabavljali električne stroje.

Danes je v vrhniški občini raznolikost obrtnih delavcev še večja kakor pred 2. svetovno vojno. Nekatere obrtne dejavnosti, kot so kovaštvo, čevljarstvo, kolarstvo, krojaštvo itd., so se zmanjšale bodisi zaradi cenejše industrijske proizvodnje ali pa enostavno ni več potrebe po njih.

Razvile pa so se obrtne dejavnosti, za katere lahko rečemo, da so plod novejših dob, kot npr. plastika, napeljevanje centralnega greja, klimatskih naprav, avtomehanika, kleparstvo, ličarstvo.

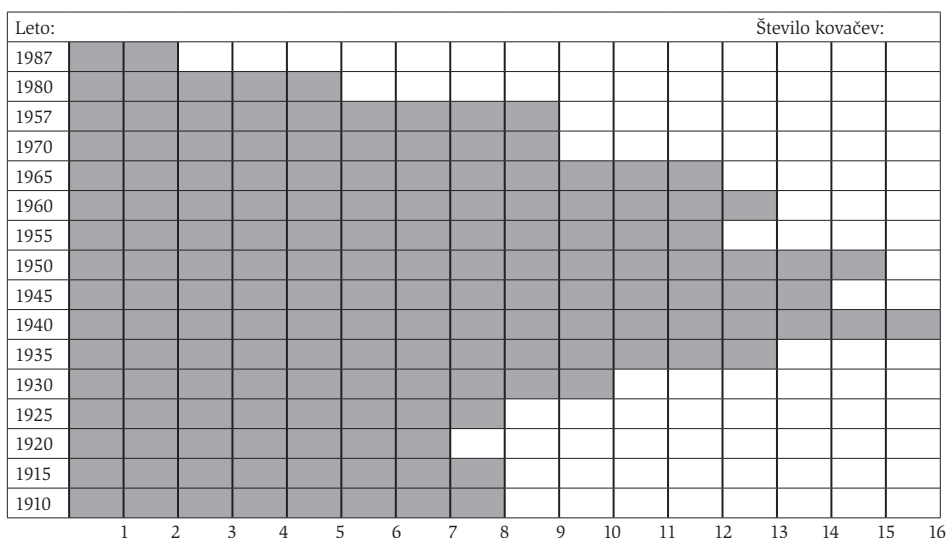
Kovača sta danes na Vrhniki le še dva, eden na Vrhniki in eden v Sinji Gorici. Leta 1984 je kovač v Smrečju zaprl svojo delavnico.

Vse do 2. svetovne vojne je predstavljal vrhniški kovačem njihov poklic glavni in edini vir zaslužka. Kmetij niso imeli. Le dva kovača

Številčno stanje vrhniških kovačev v posameznih krajih:

Pred 1. svetovno vojno	Št.	Med obema vojnama	Št.	Leta 1981	Št.
Borovnica	4	Blatna Brezovica	1	Sinja Gorica	1
Podlipa	1	Borovnica	3	Vrhnika	1
Verd	1	Drenov Grič	1	Smrečje	
Vrhnika	2	Sinja Gorica	2		
		Stara Vrhnika	1		
		Velika Ligojna	1		
		Verd	1		
		Vrhnika	4		
		Zaplana	2		
Skupaj	8		16		3

Prikaz razvoja števila kovačev v obdobju od leta 1910 do leta 1987:



sta imela po eno kravo in nekaj zemlje. Takoj po 2. svetovni vojni so imeli kovači še vedno toliko dela – predvsem z izdelovanjem gumi vozov, da bi jim pravzaprav vsaka ura dela na kmetiji pomenila izgubo za obrt. Nato so začeli prihajati prvi traktorji in kmalu tudi razni traktorski priključki. Naročila za gumi vozove so upadala, tudi konj je bilo vedno manj, s tem pa tudi kovaškega podkovanja. V tem obdobju je šlo spet veliko kovačev v službo ali pa so se prekvalificirali v ključavničarje.

S prihodom elektrike si je skoraj vsaka hiša, kjer so imeli kmetijo, priskrbel svoj varilni aparat. Tako so kovači dobivali tudi vedno manj kmečkega orodja za popravilo. Kovačem je ostajalo več časa za kmetijo, zato so se začeli ukvarjati tudi s kmetovanjem.

3. DELO IN ŽIVLJENJE KOVAČEV V OBDOBJU OD ZAČETKA 20. STOLETJA DO DANES

SUROVINE

Glavne surovine, ki so jih vrhniški kovači že od nekdaj potrebovali za svoje izdelke, so jeklo, oglje in koks. Oglje in koks so uporabljali kot gorivo za kovaška ognjišča, iz jekla pa so po preoblikovanju kovali kovaške izdelke. Lesene dele so vedno naročali pri kolarjih.

Jeklo

Jeklo so pred 1. svetovno vojno kupovali pri trgovcih na Vrhniki – pri Rutnerju, ki je imel poleg železnine tudi *špecerijo*, in pri Šetincu. Po 1. svetovni vojni je odprl svojo trgovino tudi Malavašič. Delno so jeklo kupovali tudi pri raznih zbiralcih starega železa. Tu so ga zamenjevali za še uporabno, staro kovaško železo. Npr. za stare podkve, razne kratke kose železa itd.

Razmerje zamenjave se je gibalo nekje od 2 kg starega železa za 1 kg jekla, pa tudi do 4

kg starega železa za 1 kg jekla. (Kovači ločijo izraz železo in jeklo po kvaliteti. Poboljšano železo imenujejo jeklo. Ali je železo poboljšano ali ne, ugotovijo na preprost način: skupaj udarijo z dvema kosoma, in tisti kos, na katerem se udarec pozna, je mehak in torej navadno železo. Tisti pa, ki udarec prenese brez posledic, je jeklo.)

V Ljubljani je obstajala tudi nabavno-prodajna zadruga. Surovine so torej kovači lahko kupovali tudi tu in člani zadruge so jih dobivali po nekoliko ugodnejših cenah. Vendar se je velikokrat zgodilo, da so nekateri »težji« obrtniki pokupili ves material, ki ga je bilo sicer težko dobiti, pa so ga v zadrugi tu in tam le imeli na zalogi. Tako so se manjši obrtniki – med njimi vrhniški kovači, lahko kaj malo zanesli, da bodo potrebni material tu lahko kupili – tudi če je bil v zalogi.

Po 2. svetovni vojni so jeklo kupovali v glavnem v Metalki v Ljubljani. Dober vir jekla so bile zlasti neposredno po vojni t. i. *histernist štange*. To so bile spiralaste palice s premerom približno 20 mm zavite okrog bunkerjev. Nanje je bila pripeta bodeča žica.

V tem obdobju je bil pomemben vir jekla tudi ljubljanski Odpad. Prav gotovo je tudi danes tu veliko uporabnega kovaškega materiala, a pogoji menjave so se od povojnega obdobja do danes bistveno poslabšali. Razmerje je bilo najprej nekje od 1 : 2 do 1 : 3. Za 2 kg jekla, ki ga je pripeljal kovač in ni bil uporaben za resnično nič drugega kot za predelavo, je v zamenjavo dobil 1 kg sicer prav tako odpadnega materiala, ki pa ga je kovač pri svojem delu še lahko uporabil.

Seveda zamenjava jekla ni bila pogoj. Odpadno jeklo so lahko plačali tudi z denarjem. Za kg je bilo v začetku potrebno odšteti 2–3 dinarje. Sedaj je razmerje bistveno drugačno. Za material, ki ga pripelješ, dobiš 10–20 din za kg; za tistega, ki ga odpelješ, pa plačaš kar 120–190 din.

Koks

Koks so vrhniški kovači kupovali v plinarni v Ljubljani na Resljevi do približno leta 1963. Tu so premog predelovali v plin in koks. Ko so plinarno ukinili, so koks nekaj časa kupovali pri podjetju Kurivo v Ljubljani. Zadnje čase ga nabavljajo predvsem pri livarjih – prav tako v Ljubljani. Tu dobijo tisti koks, ki za livarje ni uporaben. Livarji ga namreč presejejo in tisti droben koks, ki pade skozi sito, zanje ni več uporaben, kovačem pa pride prav ravno takšen.

Ko so ga nabavljali še v plinarni, so ga dobili v kepah in so ga morali nato sami zdrobiti.

Oglje

Oglje so vrhniški kovači dobili v okoliških krajih, kjer so ga kurili kmetje. Od 1922 do okrog 1935 ga je v velikih količinah kuhal Franc Kogoj pod Zaplano. Ko je on prenehal, so se kovači usmerili v Polhov Gradec. Če niso odšli tja sami, so ga tamkajšnji oglarji sami pripeljali. Vedno so ga tehtali pri gostilni "Pri Tinetu" v Sinji Gorici. V obdobju med obema vojnama je kovač za 1 kg oglja odštel od 50–70 par. Danes pride ista količina od 100–150 din. Zdaj ga kupujejo v glavnem pri kmetih iz Orešja in s Korena.

Kurivo, les in drug material

Kurivo so kovači vedno nabavljali sami, prav tako tudi ves material za podkovanje konj. Les so naročali pri kolarjih. Pred leti so živeli kovači in kolarji vedno v neposredni bližini, zdaj pa je kolarjev vedno manj. Najbližji Vrhniki je v Kamniku. Sicer pa jih je treba iskati prav po celi Sloveniji, saj se mladi za ta poklic ne odločajo več.

Še pred 20 leti so kovači po surovine hodili s konjem in vozom, nato pa že z osebnim avtomobilom in prikolico.

Pred 1. svetovno vojno se je pogosteje zgodilo, da je stranka material, npr. za zapravljiček, nabavila sama. Kovač ji je povedal vse potrebne dimenzije – temu so rekli "noto narediti". Tak dogovor se je kovaču seveda

splačal, saj mu tako niso ostali odpadni deli, ki jih ni mogel uporabiti.

Predelava surovin

Kovači surovine pravzaprav dobesedno ne predelujejo. Oglje je že pripravljeno, koks pa le zdrobijo, če je predebel. Včasih so morali to opraviti ročno, danes pa imajo v ta namen drobilce na električni pogon ali t. i. maljne. Jeklo segrejejo, nato pa ga le preoblikujejo. Tisto jeklo, ki ga uporabljajo pri izdelovanju vozov, *sholajo*. To se pravi, da vsako ploščato jeklo upognejo, da je bolj močno in da se pri vžiganju lažje in boljše prilagodi lesu.

GLAVNI IZDELKI

Glavni izdelki vrhniških kovačev so bila večinoma orodja, ki so jih pri svojem delu potrebovali kmetje. To velja za kovača, ki sta še danes v občini. Predvsem so to vozovi.

Vozovi

Do 2. svetovne vojne so kovači v glavnem izdelovali *štumlerje*. To so bili vozovi z lesenimi osmi. Namenjeni so bili predvsem za kmečka opravila. Zlasti so bili nepogrešljivi ob košnji za prevoz sena. Kmetje so ponavadi imeli kar več *štumlerjev*, tako da so ob lepem vremenu res lahko zvozili vse seno pod streho. Na en *štumler* je šlo namreč le 700 kg sena. Ti vozovi so se uporabljali še nekaj let po 1. svetovni vojni.

Do prihoda traktorjev so vrhniški kovači izdelovali tudi vozove z železnimi osmi. Vozovi z lesenimi in železnimi osmi so se delili na *parizarje* in *tajselne*. *Tajsel* so uporabljali predvsem za prevoz lesa v gozdovih, ker je bil močnejši. Imel je močnejše, a ne preširoke šine, široke le do 70 mm. Tudi sicer je bil *tajsel* po izvedbi močnejši. *Parizarji* pa so imeli šine od 70 do 120 mm. V glavnem so jih uporabljali pri kmečkih opravilih.

(Za primerjavo: *zapravljički* in kočije so imeli le do 40 mm široke šine – ker je šlo za zelo lahko izvedbo).



144. Štumler, voz z leseno osjo.



145. Včasih nepogrešljivo prevozno sredstvo – zapravljivček.

Vzporedno z izdelovanjem teh vrst vozov, so vrhniški kovači v obdobju po 1. svetovni vojni in do konca 2. svetovne vojne izdelovali tudi *zapravljivčke*. Informatorji menijo, da so bili zapravljivčki nekoč tisto nepogrešljivo prevozno sredstvo pri skoraj vsaki hiši, kot je bil še do nedavna *fičko*⁶.

Ljudje so zapravljivček uporabljali za lažje prevoze. Po 1. svetovni vojni so izdelovali tudi kočije in *koleslje*. Koleslji so bili bolj enostavni in cenejši, kočije pa lepše in dražje. V tistem času so bili pomemben izdelek tudi *londoverji*. Bili so zelo podobni *zapravljivčku*, le malo večji so bili.

Prve *gumi vozove* so kovači začeli izdelovati leta 1960. Od tedaj dalje je skoraj vsaka kmetija hotela imeti svoj *gumi* voz. Z njim je bilo namreč neprimerno lažje voziti tako po trdem kot tudi po mehkem terenu.

Ko so prišli traktorji, so sploh odpadli vsi drugi vozovi. Kovači so tako od tedaj do danes izdelovali izključno le *gumi vozove*.



146., 147. Zadnji in sprednji del gumi voza.

Danes se izdelujejo vozovi od 500 kg do 5 ton. Dimenzije gum pa so od 12–16 col. Večja je dimenzija gume, več se lahko naloži na voz. Odvisno pa je seveda tudi od dimenzij lesa.

Drugi izdelki

Poleg večjih izdelkov so vrhniški kovači izdelovali še številne drobne stvari, kot so: podkve, žebliji, zidarske penije ali *klamfe*, razni kavliji za verige.

Vse to delata vrhniška kovača še danes. Ne izdelujejo pa več bran, vozičkov, *drikeljnov*, *valerjev* za trenje kep, samokolnic, raznih delov za konjske komate, verig. Te izdelke so vrhniški kovači večinoma prenehali izdelovati v obdobju uvajanja traktorjev.

POTEK IZDELAVE KOVAŠKIH IZDELKOV

Pri izdelavi je nastopila bistvena sprememba prav pri vozovih. Lesene osi so zamenjale železne osi, preko teh pa so kovači prešli na *gumi vozove*. Glavno spremembo pa je seveda prinesla elektrika, ki so jo vse vasi v okolici Vrhnike dobile do leta 1940.

Izdelovanje gumi vozov

Najprej si kovač pripravi vse okovje. Nato se jeklo vžge – postopek se imenuje vžiganje. Ko se jeklo segreje in razžari, se ga pritiska s kleščami na les. Pri tem opravilu sta potrebna najmanj dva delavca – nemalokrat pomaga gospodinja ali pa kateri od otrok. Eden prinaša razžarjeno jeklo in ga zamenja z ohlajenim ter tega spet segreje. Drugi s kleščami razžarjeni kos jekla ves čas prilagaja na les. Sam postopek je lahko sila neprijeten, saj se dim smodečega lesa ves čas kadi v oči, ki že po nekaj trenutkih začno peči. Ko je postopek končan, je treba napraviti garnituro.

Kovač po navadi dobi jeklene cevi, jih na stružnici nareže (*našteha*), nato določi širine. Na ploščo privari rinko večjega premera, ki služi za zaviranje, nato privari še oba pe-

sta za ležaje. To postruži, vgradi ležaje, vreže navoje za kapice in sedišče za obroč (*feltna*). Nato skrivi in zavari zavorne čeljusti in nanje zakoviči (*zaneta*) zavorne obloge (*ferode*). Napravi še ostale dele zavornega mehanizma, ki jih dobi že izdelane pri kolarju in sestavi garnituro. Zavorni mehanizem poveže z vretenom (*špinglom*), s katerim ročno privije zavoro.

Zavore so lahko mehanične ali vodne. Vodne se imenujejo tudi *primorske zavore*. Mehanične so znotraj zavorne čeljusti z zavornimi oblogami, pri vodnih pa so lesene obloge in pritiskajo z zunanje strani. Njihova posebnost je, da lahko uporabnik nalije v zavorne bobne vodo. Te zavore so primerne za dolge klance. *Ferode* se pri prevozu čeznje namreč segrejejo in lahko zoglejijo, voda pa jih ves čas hladi. To velja seveda bolj pri konjskih vpregah. Traktor zavore manj rabi in zato se v tem primeru uporabljajo mehanične zavore. Naročnik zavore izbere sam – glede na to, na kakšnem terenu bo voz uporabljal. Ko je voz sestavljen, se najprej pobarva, nato pa *namontira* gume.

Barvanje vozov

Z barvanjem se les predvsem zaščiti, s tem pa naj bi bil izdelek na pogled seveda tudi imenitnejši. Danes se za barvanje uporabljajo predvsem email laki, pred tem pa so se uporabljale oljne barve. Vozovi so v glavnem zeleni, včasih so izjemoma pobarvali kakšnega tudi rjavo. Železo je črno.

Zapravljivčke so barvali s prozornimi laki. Sam postopek barvanja kovači imenujejo *štrihanje*. To opravilo pri izdelovanju voza moški nemalokrat prepustijo ženskim rokam.

Les so barvali enkrat, železo dvakrat. Nekdaj so za barvanje *vag* ali *drikeljnov* uporabljali tudi kovaško smolo. Ko je bil *drikelj* okovan, ga je kovač vrtel nad ognjem, da je les počrnel, obenem pa se je železo na *drikeljnu* segrelo do določene stopnje. Segreti ga je

moral ravno toliko, da ga je lahko s smolo zaščitil – da je lahko z njo drgnil po *drikeljnu* – kot npr. s svečo po toplem štedilniku. *Drikelj* ni smel biti prevroč, da se ni smodilo, pa tudi ne prehladen, ker se v tem primeru smola ni topila. Po 2. svetovni vojni kovači smole niso več uporabljali.

Za mazanje osi so včasih uporabljali tudi *šmir* ali *kolomaz*. Tako kot smolo so tudi tega že pripravljenega lahko kupili.

Marmelada in šmir

V zvezi s *kolomazom* mi je informator povedal smešno prigodo Naceta iz Blatne Brezovice, ki je po vaseh s konji in vozom ljudem vozil vse vrste potrebščin – od marmelade do *šmira* za kovače. Vaški otroci so to marmelado ljubili, in če se je le dalo, so splezali na Nacetov voz, odprli lonček in veselo lizali sladko vsebino. Nacetu pa to ni bilo preveč po volji. Tako je nič hudega slutečim sladkosnednežem nekega dne podtaknil *šmir*. Lončki in tudi vsebina je bila na prvi pogled silno podobna. Otroci so tudi tokrat splezali na voz. Vendar pa se njihovi želodčki po tej dogodivščini kar niso hoteli vnesti, pa tudi Nacetove marmelade zlepa niso več napadali ...

Toliko o gumi vozovih.

Puša, šteselj in osnik

Včasih, ko so kovači še delali vozove z železnimi osmi, se je os lahko kupila že stružena ali pa so jo kovači sami kovali iz kvadratnega ali pravokotnega jekla. Delali so *puše*, *šteseljne* in osnike. *Puša* je tisti kos, ki se zabije v pest. Jekleno ploščo je kovač najprej skrivil na os, jo zavaril in s pilo prilagodil tako, da se je vrtela, nato pa jo je zabil v pest kolesa. *Šteselj* je kapica s konca osi. Njen namen je bilo preprečiti, da se kolo ne bi snelo. Osnik je poskrbel, da se ni snel *šteselj*. To so kovači uporabljali namesto kasnejše garniture. *Pušo* je zamenjal ležaj, ki je nabit na *akso*, *šteselj* pa je zamenjala matica.



148. Kolo z železno osjo.



149. Del železne osi.

Zidarska penija ali klamfa

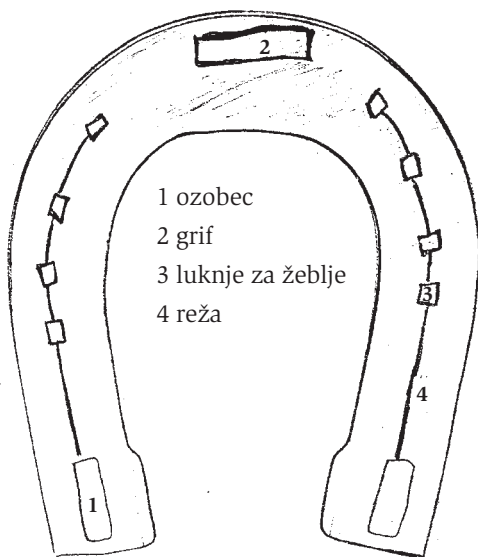
Zlasti v zadnjem času je pomemben kovaški izdelek zidarska *penija* ali *klamfa*.

Postopek izdelovanja: kovač vzame primeren kos jekla, ga segreje, ošpiči in zakrivi. Na mestu, kjer je jeklo zakrivljeno, še udari po vogalu in s tem *klamfi* naredi peto. Zaradi te *pete* se po *klamfi* lažje udari, pa tudi skrivi se ne tako hitro. *Klamfe* uporabljajo pri zidanju, *cimpranju*, pri silosih, opažih itd.

Podkve

Že od nekdaj so kovači izdelovali podkve. Postopek izdelave: Kovač vzame kos jekla, ga segreje in oblikuje. To napravi tako, da naredi režo in s *pajsarjem* naznači luknje. Nato potegne kapico in luknje prebije s prebijačem. Skuje *ozobce* (*štrole*). Ko je podkev pomerjena na kopito, kovač zavari na kopito *opravnico* (*grif*), ki jo skuje posebej. Podkev je več vrst. Izvedbe so lažje in težje – glede

na vrsto dela, ki ga konj opravlja, in glede na vrsto kopita. Prav tako je pri izdelavi podkve zelo pomembno, kakšno hojo ima konj. Npr. konj, ki *brusi* ali *štosi*, ima posebno hojo. S kopitom pri vsakem koraku podrsa po tleh, zato zahteva posebno podkev. Če ima konj slabo kopito, se mora kovač posebej potruditi, da jo sploh lahko kam pribije.



150. Podkev.

Značilno za konje je, da imajo sprednja kopita bolj okrogla, zadnja pa srčasta. Prva so običajno tudi večja od zadnjih. Sprednja kopita so vedno bolj obremenjena, zato se velikokrat zgodi, da kovač sprednje, že obrabljene podkve pribije na zadnja kopita, na sprednja pa pribije nove podkve.

Dokler so še imeli konje v *armiji*, so bile zelo aktualne podkve s privitimi *ozobci*, ki so jih lahko kupili v trgovini. Npr. v primeru poledice so lahko odvili *ozobec* in ga zamenjali na pribiti podkvi – ni bilo potrebno odtrgati podkve. Ti priviti *ozobci* so bili različnih oblik – topi ali štirioglati. Oblika je bila prilagojena vremenskim razmeram. Za posebno slaba kopita so morali kovači vstavljati posebne vezi. To so bile t. i. vezane podkve.



151. Kovač A. Kunc st. greje os na ognju.



152. Kovač A. Kunc ml. kuje os.

Kavlji in verige

Pomemben izdelek vrhniških kovačev so nadalje razni *kavlji* za verige. Ti se med seboj razlikujejo glede na moč in obliko verige. Izdelujejo dve vrsti *kavljev*. Eni se zapenjajo v člene verige (*glide*), drugi pa po vrhu člena. Če so členi dolgi, se kavlji zapenjajo v člene in so okrogle oblike. Če pa so členi kratki, se kujejo ploščati *kavlji*, ki se zapenjajo po vrhu členov.

- Potek dela:

Kovač vzame primeren kos jekla, ga segreje in obdeli na pravilno obliko, na enem koncu prebije luknjo, ki je po velikosti prilagojena debelini členov verige, na drugem koncu jeklo ošpiči. Jeklo se v tem času ohladi, zato ga ponovno segreje, nato pa ga skrivi v obliki *kavlja*.



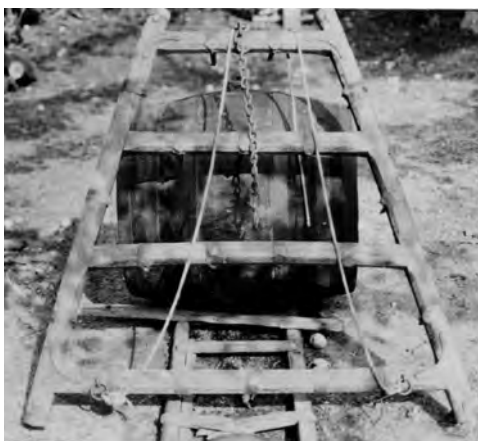
153. Verige: 1. ladijska veriga, 2. kneba, 3. presta za komat, 4. S za verigo, 5. navadna veriga.

Brana

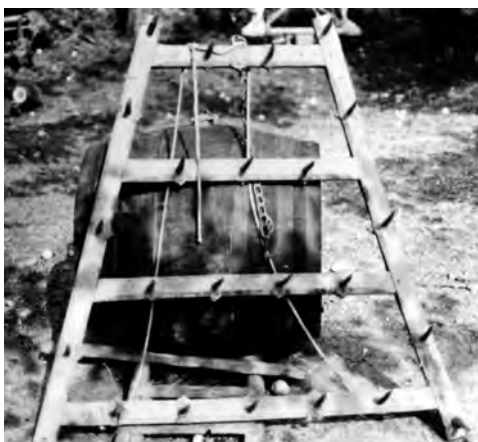
Še pred 20 leti so kovači izdelovali tudi *brane*. Kasneje so kmetje začeli uporabljati traktorske brane.

- Postopek izdelave:

Kovač je najprej nabavil lesene dele pri kolarju, nato pa je skoval *branjike* – to so *klini*. Tem branjikom je napravil glavo, jih segrel in še vroče prilagodil v les. Branjiki so bili vedno štirioglati, da se niso vrteli. Na branjike je nato kovač pritrdil vezi (*frače*) in na vogale *rinke* za vrv in *klamfe*. Spredaj se je na brano pritrdila vrv, za katero je kmet pri brananju držal za brano.



154. Brana.



155. Klini na spodnji strani brane – branjiki.

Kripca

Vrhniški kovači so včasih izdelovali tudi vozičke, in sicer na štiri ali na dve kolesi. Voziček na dve kolesi se je imenoval *kripca*.

- Potek dela:

Lesene dele je kovač dobil pri kolarju. Voziček na štiri kolesa je imel prvi dve kolesi nekoliko nižji. To je bila tudi sicer značilnost vseh vozov pred uvedbo *gumi* vozov. Nosilnosti teh vozičkov so bile različne, vse pa lažje od prej omenjenih voz. Razlike v višini med prvimi in zadnjimi kolesi pri gumi vozih ni več.



156. Voziček na dve kolesi, kripta.



157. Voziček – že novejša izdelave.

Kovači dobijo naročila za tako oblikovane vozove le še iz BiH⁷, vendar gre tu menda le še za navado. Dobra lastnost višjih zadnjih koles je bila v tem, da je voz tako raje tekel; slaba pa v tem, da morajo imeti lastniki tovrstni voz vedno dve rezervi.

Drikelj, knebelc, tošel, valer ...

Kovači so izdelovali tudi *drikeljne*. Kmetje so jih vpregali za konje skupaj z vprežno vago za voz.

- Potek dela:

Kolar je izdelal lesen del, kovač pa je skoval *knebelce*, *glide* in *tošel*. *Tošel* je nabit del na *drikeljnu*. To je potem zvaril skupaj in nabil na *drikelj*.

Izdelovali so tudi *valerje* za trenje zemlje, zbite v kepe. *Valer* je bil sestavljen iz dveh lesenih valov in lesenega okvirja ter oj (*štange*). V *vale* so bili razporejeni *branjiki*. Ko so *valerje* vlekli po njivi, so ti klini trli kepe. To delo so takrat opravljali še konji. Ko pa so prišli traktorji, so *valerje* zamenjale *freze* in traktorske brane.

Konjski komat

Včasih so kovači izdelovali tudi razne kovinske dele za konjske komate: sklepe, *špange* za *kleštre*, *knebe*, *preste*, *rinke* za *štrange*.

Vse te dele je pri kovaču navadno naročil tapetnik, imenovan tudi *zotler* ali *sedlar*, ki je komate sicer izdeloval.

- Izdelava sklepa:

Dokler ni bilo varilnih aparatov, je kovač vzel kos okroglega ali kvadratastega železa (okrogel je bil cenejši in se je lažje dobil), ga segrel in vročega prikrivil tako, da je bil prilagojen na *kleštro*. Sklep je sestavljen iz moškega in ženskega dela. V moškem delu je kaveljček. V ženski del kovač navrta dve luknji, da je naročnik komat lahko poljubno stegnil.

- Izdelava *knebe*:

Kovač je vzel kos jekla, približno 20–22 cm dolgega, ga segrel in na vsakem koncu prebil ter naredil podolgovate luknje, nato ga je skrivil in naredi zatiko (*šleso*).



158. Konjski komat.

- Izdelava *rinke*: Kovač je jeklo segrel, skrivil in zavaril.

Verige

Pomemben izdelek so še danes verige, predvsem t. i. *brusketne*. To je vrsta verige, ki že ima zaključni člen. Okrogel ali ploščat kos železa kovač segreje, na vsakem koncu prebije luknjo, vstavi člen in ga privari v verigo. Verig je več vrst in se različno imenujejo.



159. Veriga tajselna.

Kovači jih delijo na dve vrsti: ladijske in navadne. Ladijske imajo krajše, ploščate člene, kavlji se zapenjajo čez člene. Navadne verige pa imajo daljše člene z dolgimi luknjami, kavlji se zapenjajo v člene in so okrogli. Navadnih verig danes skoraj ni več, večinoma se uporabljajo ladijske verige.

Ko ladijskih verig še ni bilo, so kovači izdelovali tudi t. i. *golbakse*. Dolgi so bili okrog dva metra, na enem koncu so imeli rinko, na drugem kavelj. Ti *golbaksi* so bili dobri zato, ker se je kavelj lahko potegnil čez rinko in se je tako pri močnejši vleki tudi močnejše zategnil. Poleg *golbaksov* so imele *rinke* in *kavlje* tudi *žlajdre*; *ketne* pa so kovači imenovali tiste verige, ki so imele na obeh koncih kavlje.

Zapravljivčec

Potek dela pri zapravljivčku ali fedrvozičku ali vzmetnem vozičku: Najprej je kolar naredil pesto za kolesa. Kovači pa so vozu naredili rinke in okvir za koš. V koš so dali t. i. *kosnšpange* ali *šine*, ki so celotni okvir vezale. To je bila osnova zapravljivčeka. Nato je kolar naredil tudi kompletna kolesa in enega do tri sedeže. Ti sedeži so bili lahko razvrščeni tako, da sta bila zadaj dva, obrnjena drug proti drugemu. To je nato kovač okoval. Običajno je najprej naredil prvi del, imenovan podvozje ali *hštel*.

Deli podvozja so: dve *šajbi*, spodnja in vrhnja, vrhnji in spodnji *kipštok* in del, ki je

povezoval celo prednje podvozje, imenovan *hštelštricen*.

Vse dele je bilo treba spiliti, da se je barva prijela. Osi so že narejene kupili v trgovini. Bile so dveh vrst, pol oljnate in oljnate. Pol oljnate so bile cenejše in so se lahko mazale z vazelinom, oljnate pa so se mazale le z oljem. Zadnje so imele s konca tudi medeninate kape, kar je bilo na pogled seveda bolj imenitno. Te osi je kovač zavaril, da je lahko izbral poljubno širino. Tudi vzmeti so se kupile že narejene. Vzmeti je kovač montiral na osi. Vezi pa so se lahko kupile ali pa so jih kovači naredili sami.

Vezi, ki so jim rekli tudi *federzugpanti*, so pritrdili na osi, na vrh pa prvi del podvozja. Na zadnje vzmeti so prav tako pritrdili osi, nato pa so vse skupaj pritrdili na koš. Od zadaj so pritrdili še zavoro, ki je pritiskala na vrh *šin*, in seveda sedeže. Nato so okovali koš in spredaj privili t. i. *špictablo*. Ta je služila zaščiti pred blatom, ki bi ga konj sicer nametal na voz. Na teh tablah so bile včasih izrezljane konjske glave ali pa so bile okrašene na kakšen drugačen način.

Priviti je bilo treba še blatnike. Če je bil en sam sedež, so bili blatniki v obliki smuči; če pa je bil sedež dvojni, je bil zadaj tudi dvojni blatnik. Blatnik je bil zakrivljen, spredaj je bilo izdelano stopalo, *futstrit*.

Po vsem tem je kovač še pobrusil vijake in



160. Zapravljivčki, ki so v občini še ostali, so slabo ohranjeni.



161. Takole pa je tak voz zgedal, ko je še opravljal svojo nalogo. Voznik je Anton Kunc, roj. 1928. Posnetek je iz leta 1957 (iz družinskega albuma A. Kunca).

vse očistil. Les so kovači vedno prijemali le s papirjem, da se ne bi umazal že med samim sestavljanjem zapravlživčka. Barvali so jih večinoma tapetniki. Kovač je moral paziti, da je bilo vreme ob prevozu zapravlživčka k tapetniku vedno lepo in suho, da železje ni zarjavelo.

Tapetnik je običajno najprej naredil sedeže. Ti so bili zelo topli in mehki, spodaj so bile usnjene blazine, v njih pa konjska dlaka, žima ali pa morska trava. Tudi jermen za vprego je dodal tapetnik. Nato ga je še enkrat temeljito očistil in ga prevlekel s *firnežem* – varilnim oljem. Čez to ga je namazal z lakom za kočije. Barva je bila tako naravna, zapravlživček pa se je poleg tega lepo svetil. Vsi železni deli so bili črni. Na koncu je tapetnik voziček še okrasil z raznimi črtami. Zapravlživčke so skoraj vedno delali po naročilu. Včasih so ga naročali uporabniki, včasih kolarji. Če se ga je kovač lotil brez naročila, je seveda moral založiti denar, zato so se temu kovači izogibali.

Samokolnice

Do leta 1960, ko je prišla v rabo guma, so vrhniški kovači na veliko izdelovali tudi samokolnice.

- Potek izdelave:

Lesene dele je izdelal kolar. Kovači so na pesto nabili ozke rinke in nato nabili šine na kolo. V pesto so zabili tudi *štekeljne*. To so



162. Samokolnica, t. i. *šajtrga*.

bili okrogli, približno 15 cm dolgi kosi, ki so jih segreli in ošpičili. Na teh *štekeljnih* se je vrtelo kolo. Kovač je pritrdil še dve vezi, da je vse skupaj držalo, dodal spodaj ležaje in še opore za ročice. Včasih so samokolnice pobarvali s karbolejem, ki je bil poceni, hkrati pa je samokolnico dovolj zaščitil.

PODKOVANJE KONJ

Do leta 1955 so kovači morali imeti tečaj iz podkovstva. Podkovanje in kovaštvo so prej namreč strogo ločili. Ta tečaj je trajal pol leta, na koncu pa je moral kovač opraviti mojstrski izpit v podkovanju. Ko pa je po tem letu število konj začelo upadati, tega dovoljenja niso več zahtevali in tudi tečaja niso več izvajali.

- Kako kovač podkuje konja?

Najprej potrga stare podkve, če jih seveda konj še ima na kopitu; nato poreže in oblikuje kopito glede na konjevo hojo in telesno konstrukcijo. Če so stare podkve še uporabne, jih segreje, popravi, kar je potrebno – npr. zavari luknjo, če je postala prevelika, da ne bi izpadel žebelj, in nato zopet uporabno podkev prilagodi na kopito. Če je treba pritrditi nove, le-te spet segreje, označi luknje, potegne stranske kapice in jih pritrdi na kopito. Nato prebije luknje, navari oprimnico (*grif*) ter z ustrezno velikimi žebli pribije podkev na kopito.

V izrednih primerih je treba podkev segreti in toliko osmoditi kopito, če je le-to zelo vraščeno, da se vrhnja plast omehča.

Podkve so različnih oblik glede na sprednja in zadnja kopita, pa tudi glede na to, v kakšen namen se konja uporablja. Pri podkovanju lahko pride do zakovanja. Npr. kopito je lahko preveč izrabljeno in kovač nima podkve kam pribiti. Tako se lahko zgodi, da jo zabije v živo meso. Lahko je kriv tudi pleniv žebelj – to je žebelj, ki se razcepi na dva dela. Ko ga kovač zabije, ena polovica žeblja pride ven, druga pa ostane konju v

nogi. Noga se tako lahko zagnoji in včasih je potrebno na pomoč poklicati živinozdravnika. V večini primerov pa kovač sam poskuša popraviti napako.

Kadar se je zgodilo, da je konj poginil, je bil temu zaradi nestrokovnega dela vedno kriv kovač. Informatorji pa menijo, da se je nemalokrat zgodilo, da bi lastnik, ki je imel žival vsak dan »na očeh«, to lahko preprečil, če bi pravočasno reagiral in poklical živinozdravnika.

Pri podkovanju konj se danes uporablja naprava, ki jo nataknejo konju na gobec. Imenuje se *premza*. Ta *premza* konja pripravi do tega, da med podkovanjem vsaj večino časa miruje.

STRIŽENJE KONJ

Od leta 1930 do 1940 so kovači na Vrhniki konje tudi strigli s posebnim strojem na ročni pogon. Od leta 1940 naprej pa so v ta namen že uporabljali motorne stroje.

Zdaj konjev ne strižejo več. Prej so jih namreč veliko uporabljali za delo na polju, in če bi imeli konji ves čas dolgo dlako, jih lastniki ne bi mogli očistiti. Poleg tega je bilo zaradi dolge dlake konju tudi vroče. Bil je venomer poten, kar je bilo za zdravje živali slabo. Najbolj primeren čas za striženje je bil v začetku novembra.

POREZOVANJE KRAV

Kovači so tudi porezovali parklje krav. Danes so to le še izjemni primeri. Kovač mora pri porezovanju oceniti, kako krava stoji. Če stoji bolj postrani, ji čim manj »pobere« peto in ji s tem hojo poravna.

DELOVNI STROJI IN ORODJE

Nekaj orodja so vrhniški kovači med obema svetovnima vojnama nakupili v trgovini, npr. francoski ključ (*francoz*), nakovalo, kovaški primež, razne klešče, navojne čeljusti,

navojna svedra, liste za žaganje železa, kladiva itd. Kupovali so v glavnem v trgovinah z železom. V Ljubljani so največ kupovali pri Verovšku in Stupici, na Vrhniki pa pri Šetincu in Malavašiču.

Klešče pri ognjišču, razna modelna kladiva, *pajserje* za označevanje lukenj na podkvah, prebijače *štemlerje* pa so izdelovali kovači v glavnem sami. Nekaj orodja se je podedovalo ali pa so ga kovači kupili pri sosednjem kovaču.

Prve stružnice so prišle na Vrhniko med 1. svetovno vojno. Eden najbolj naprednih vrhniških kovačev – Tomšič⁸ je imel lokomobil – lastni parni stroj. Ker pa je oslepel, je med obema vojnama z delom prenehal in orodje razprodal.

Glavni stroji:

- Stružnica

Uporablja se za obdelavo železa in se imenuje tudi *drejponk*. Delu na stružnici pa pravijo kovači *drejanje*. Predvsem je nepogrešljiva pri izdelavi garnitur za gumi vozove in za razna druga priložnostna dela, npr. za narezovanje navojev za zavore (*špingle*), za vrtanje raznih večjih lukenj itd.

- Vzmetno kladivo

Imenuje se tudi norec ali *fedrhamer*. Uvajati so jih začeli okoli leta 1962. Obstaja jih več vrst. Razlikujejo pa se glede na to, na kakšnem principu deluje udar – na vzmet, zrak, hidravliko ali vodo.

Vrhniški kovači so imeli v svojih kovačijah vedno le vzmetna kladiva. Vzmet je sestavljena iz 30 do 40 tankih listov žag. Deli so železni, vse pa je na električni pogon. Uporabljajo se npr. pri izdelavi podkev in še za razna druga kovanja. Dokler v kovačijah ni bilo vzmetnih kladiv, so bili za isto delo potrebni kar trije delavci. En je gonil meh, druga dva pa sta kovala. Zdaj lahko to delo opravi en sam.



163. Tone Kunc reže cevi za zavorni boben na stružnici.



164. Rezanje cevi je pri koncu.

- Meh

Včasih je bil nepogrešljiv v vsaki kovaški delavnici, danes pa mehov ni več. Zamenjal jih je ventilator. Meh je bil lahko okrogle ali podolgovate, elipsaste oblike. Narejen je bil iz konjskega usnja, podstavek pa iz lesa. Ko ga je kovač stisnil in zložil v gube, je iz sebe stisnil zrak. Ta je bil potreben za razpihovanje ognja. Ponavadi je meh stal na podstrehi, od tu je bila v kovačijo napeljana žica, na tleh je bila privzdignjena palica. Gor je meh vlekel sam, dol ga je potisnil kovač. Usnje je kovač od časa do časa namazal z mastjo, sicer bi postalo pusto. Tudi les je bilo treba zaščititi pred črvi. Sicer se je meh ohranjal že s tem, da je stalno funkcioniral.

Sodobni električni stroji:

- Vrtalni stroj ali *bormašina*

Na električni pogon so v rabi od leta 1954 dalje. Prej so imeli kovači ročne vrtalne stroje. Uporabljajo se, kot že ime samo pove, za vrtanje lukenj. Ostale stroje so vrhniški kovači nabavljali v glavnem v obdobju med 60. in 70. leti 20. stoletja.

- Strojna žaga za železo

Uporablja se za razrezovanje materiala raznih profilov. Prej so kovači sekali material na roko.

- Strojne krožne škarje

Uporablja se za razrezovanje materiala ravnih in okroglih oblik.

- Brusilni stroji

Uporabljajo se za brušenje. Imajo različne moči motorja.

- Različne plošče za brušenje *vidia*

(karbidne trdine). To so specialni noži za struženje.

- Ročni brusilni stroj ali *fleksarca*

- Ročni in električni vrtalni stoj ali pišto-larca

- **Varilni aparati:** avtogenski, električni ali polavtomatski

- **Ventilator** za zračenje prostora, za ogenj

- **Kompresor** za polnjenje gum

Glavno kovaško orodje:

- Jeklena poravnalna miza ali *plata*

Nekateri kovači so jo nabavili takoj po vojni. Dobili so jo v bunkerjih. Tu je služila kot zaščitna plošča pri liniji za topove. Takšna *plata* tehta dobri 300 kg. Odlično je služila predvsem poravnavanju *šin* za lesena kolesa, danes pa poravnavi raznega materiala.

- Nakovalo s podstavkom ali *ampos s čolo*

Podstavek je iz hrastovega hloda, pol ga stoji v zemlji. Ima 70 cm premera. Na njem stoji nakovalo, ki je že novejša izvedba, tehta okoli 80 kg. Poleg nakovala je še plošča ali *loh plata*, ki tehta okoli 60 kg. Vanjo so izvrtane luknje različnih velikosti in služi za prebijanje. Nakovalo se uporablja v različne namene: za kovanje podkev, *klamf* in drugega orodja.



165. Nakovalo in loh plata.



166. Kovač kuje kompresorsko špico.



167. Kovač kali kompresorsko špico.

- Delovna miza z dvema primežema ali *ponk*

Ima tri podstavke, ki so sestavljeni iz približno 5 cm debelih plohov. Na te podstavke sta pritrjena ponavadi dva primeža. Na steni nad *ponkom* je deska z raznim drobnim orodjem: dleti, žagami, pilami, *rašpami*, izvijači, kotomeri itd.



168. Delovna miza – *ponk* s primežem.

- Kladiva

Razna navadna in modelna kladiva stojijo na posebnem stojalu.

Vrste kladiv: poravalno ali *platham*, kladivo za okrogel material ali *rundhamer*, navadno kladivo ali *nethamer*, *zechamer* – kladivo, na katerega se tolče in služi kot nastavek. Za podolgovate luknje se uporablja *pajser*, za okrogle luknje pa *špichamer*. Predvsem navadna kladiva so vrhniški kovači v glavnem izdelovali sami.



169. Stojalo za kladiva.

- Klešče ali *cange*

Rundcange se uporabljajo za prijemanje okroglih žebeljev, *cange* se uporabljajo za vžiganje železa, *cvikcange* se uporabljajo za ščipanje žic, kopit itd., kombinirke ter posebne klešče za prijemanje objemk na vozovih.

- Štekeljci

Rundštekeljc je del, ki se vstavi v luknjo na nakovalu, na katerem se lahko oblikuje razne okrogle ali ploščate oblike; *špicštekelj* se uporablja za oblikovanje lukenj.

- **Rašpe** se uporabljajo za obdelavo lesa in konjskih kopit.

- **Pile** se uporabljajo za piljenje jekla.

- Razne merilne naprave

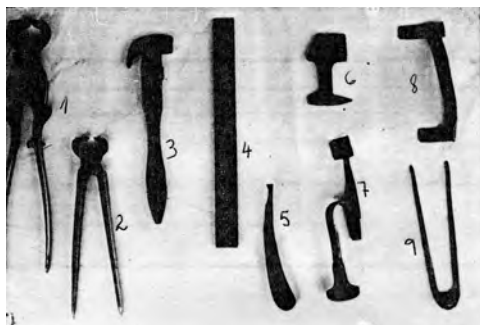
Kljunasto merilo ali *šubler* se uporablja za ugotavljanje debeline materiala.

Drugo orodje:

razna šestila, železni in leseni metri, tehnice za tehtanje materiala ali *plahvage*, podkovski stol s kompletnih podkovskim orodjem – klešče, podkovsko kladivo, *spahalni* nož, manjši nož ali žlebičar ali *gufrajsar*, kopitne *rašpe*, sekač za odkovičenje netov in žebeljev, sekač za sekanje trdih kopit in klešče za preizkus kopita. Sem spada še šestilo za merjenje podkev na kopitu in trinožni stol za konjevo nogo. Zelo uporabljeno orodje so tudi *svedri* raznih dimenzij za vrtanje lukenj ter sekači, ki se lahko primejo v roko ali pa so že nasajeni.



170. 1 rundhamer, 2 del osi, 3 rundštekelj, 4 kombinirke, 5 klešče za ogenj, 6 pajser, 7 folchamer, 8 sprebijač, 9 okroglo kladivo, 10 štolhamer.



173. Kompletni pribor za podkovanje konj: 1 klešče za ščipanje kopit, 2 klešče za ščipanje konjskih žebeljev, 3 podkovsko kladivo, 4 rašpa, 5 žlebičar ali gufraisar, 6 sekač za odvijanje netov, 7 nož za porezovanje kopit, 8 sekač za sekanje kopit, 9 šestilo za prijetanje vročih kopit.



171. Podkovski stol.



174. Ročne škarje.



172. Trinožni stol za konjevo nogo.



175. Kovaška špica.

KOVAŠTVO IN KMETOVANJE

Za vrhniške kovače je bila glavna sezona dela pred začetkom kmečkih opravil, v mesecu marcu in aprilu. Takrat so v glavnem podkovali konje. Pozimi so delali vozove, kovali podkve in izdelovali druge kovaške izdelke. Poleti pa se je začelo tudi delo na polju. Ko so se kovači začeli ukvarjati tudi s kmečkim delom, so morali svoj čas razporediti med obe dejavnosti. Včasih, ko so imeli dela v kovačnici še toliko, da vsega niso mogli izdelati tako hitro, da bi časovno ustregli vsem strankam, se s kmetovanjem, kot že rečeno, niso ukvarjali. Ko pa so prišli z mehanizacijo manj donosni časi za kovače, jim je kmetija prinašala tisti dodatni zaslužek, brez katerega bi kovači svoje družine težko preživel. A kljub temu je bilo kmetovanje vedno le sekundarnega značaja. Vrhniškim kovačem je bilo kovaštvo v vseh obdobjih primarna dejavnost.

Kovačev delovni dan

Kovači so vedno vstajali zelo zgodaj in delali cel dan. Jedli so petkrat dnevno. Zjutraj med 6. in 7. uro – prej so vsaj dve uri že delali – je bil zajtrk ali *fruštek*. Okoli 10. ure je bila skromna »malca«, ob 13. uri kosilo ali *južna*. Nato, če je kovač le utegnil, je sledila ura počitka, saj je bilo kovaško delo težaško in je bil odmor nujno potreben. Ob 17. uri so zopet pomalicali in nato med 20. in 21. uro povečerjali.

Kovaštvo na Vrhnikih ni imelo serijskega značaja. Kovač je tisti izdelek, s katerim je začel, tudi najprej končal in se šele nato lotil naslednjega. Nedelje in prazniki so bili prosti.

Letni urnik

V aprilu so ljudje zelo pritisnili s konji. Prvi kmetje so pripeljali konje že zelo zgodaj, ko je bilo še hladno. Nekateri so pripeljali tudi po tri konje in podkovanje je v tem času lahko trajalo po ves dan. Preden je kovač končal z enim, ga je čakal že naslednji konj. V istem

času so imeli kovači veliko dela tudi s popravljanjem kmečkega orodja. Na kmetiji kovači niso utegnili veliko pomagati, utrgali so si le kakšno uro za vožnjo gnoja ali oranje.

V začetku maja so kovači imeli vsaj toliko časa, da so posadili krompir in koruzo – s tem pa se je njihovo delo na kmetiji do začetka junija končalo. Ko se je tedaj začela košnja, so imeli zopet veliko dela s podkovanjem, konji so izgubili podkve na poljih in travnikih. Razlika v podkovanju spomladi in poleti pa je le bila: spomladi so konji potrebovali nove podkve, poleti pa so jih v glavnem le prekovali – se pravi, da so jih le popravili, če se je to seveda dalo.

Julija so si morali kovači spet vzeti čas za kmetovanje. Kosili in pospravljali so seno. Na jesen je sledil ponovni čas obilnega podkovanja, po drugi strani pa istočasnega spravljavanja poljskih pridelkov. Pozimi so se kovači izključno ukvarjali s kovanjem; delo na kmetiji, ki pa ga je bilo v tem obdobju seveda manj, so opravili ostali družinski člani. Pozimi so kovači delali predvsem izdelke, pri katerih je bil ves čas potreben ogenj. Predvsem so si naredili večjo zalogo podkev, seveda pa so izdelovali tudi vse ostale kovaške izdelke. Ogenj je pomenil tudi toploto. Poleti pa je bilo takšno delo še težje, saj je bilo zaradi ognja v kovačnici silno vroče.

Pozimi so kovači vstajali kakšno uro pozneje in s kovanjem tudi malo prej nehali, tako da se je njihov delovni dan skrajšal za približno dve uri.

Delitev dela

Vrhniški kovači so imeli približno do leta 1960 tudi tujo delovno silo za delo v kovačnici. To so bili pomočniki in vajenci. Vajenci so velikokrat pomagali tudi na kmetiji. Za svoje delo niso bili plačani, tudi nagrade niso dobili. Mojstri so zanje plačevali stroške vsakoletnega zavarovanja.

Kovači so imeli največ dva pomočnika in navadno le enega vajenca. Skupaj s pomočniki

so imeli vajenci pri nekaterih mojstrih svoje sobe, pri drugih pa so spali na skednju. Vajenci so vedno jedli skupaj z družino za isto mizo, isto je veljalo za pomočnike, vendar so le-ti obedovali tudi doma, če so živeli blizu kovačije in so imeli z mojstrom tak dogovor. Delo samo ni bilo posebej razdeljeno med gospodarja in tujo delovno silo. Vsi so delali vse, vajenci seveda postopoma, od lažjih do težjih del. Vendar pa pomočniki niso nikoli delali na kmetiji, kajti mojstri so jih najeli, ko je bilo naročil dovolj in dela v kovačnici ni zmanjkalo.

Pri delu so kovačem pomagale tudi gospodinje, ki so sicer opravljale večino vsakodnevni opravil na kmetiji. Predvsem so pomagale pri vžiganju – zlasti v obdobju po letu 1960, ko ni bilo več pomočnikov in vajencev. Prav tako so pomagale pri *štrihanju* vozov. Otroci so gonili meh in drobili koks. Vendar se ne eni ne drugi niso v večji meri vključevali v delo, saj je bilo kovanje za oboje pretežko.

ŠOLANJE

Vsi kovači na Vrhniki so zaključili obrtno šolo, ki je bila ukinjena z usmerjenim izobraževanjem. Ko so hodili v obrtno šolo, so po opravljenem končnem izpitu dobili naziv pomočnika. Komisijo pri izpitu so sestavljali učitelj iz obrtne šole in dva mojstra kovaške stroke. Najprej so imeli določen dan za izpitni del iz prakse – tega so vedno opravljali pri kovaškem mojstru, pri katerem pa prej niso smeli delati kot vajenci. Pri praktičnem delu so se ponavljale iste naloge: izdelati so morali npr. podkev ali pa kavelj za vprežno verigo. V takih izdelkih so se namreč pojavili vsi bistveni elementi kovaškega dela: kovanje, obdelovanje, varjenje. Nato so svoj izdelek prinesli pred izpitno komisijo in tu odgovarjali še na vprašanja iz teorije. Z opravljenim izpitom so si pridobili naziv pomočnika.

Po dveh letih – toliko prakse je bilo običajno potrebne – pa tudi prej, so se prijavi k mojstrskemu izpitu. Procedura je bila ista, vpra-



176. Mojstri in učenci podkovskega tečaja v Ljubljani, 1948. Četrti z leve stoji Tone Kunc, roj. 1928 (družinski album).

šanja so se ponavljala. Tako so postali mojstri za kovaštvo. Za podkovskega mojstra pa so morali opraviti še podkovski tečaj, ki je trajal šest mesecev. Ta tečaj je bil v Ljubljani. Ves čas so se kovači na tem tečaju urili v podkovanju. Podkovski tečaj je bil leta 1955 ukinjen.

PRODAJA, ZASLUŽEK, REKLAMA

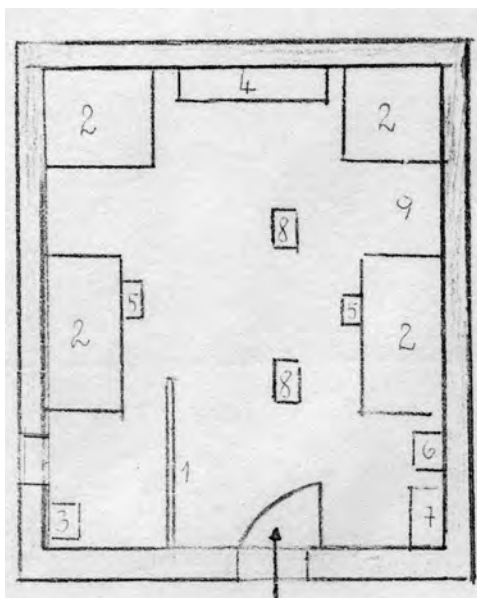
Vrhniški kovači so vedno kovali izdelke, ki so jih stranke same naročale v kovačiji. Izdelkov niso nikoli prodajali v trgovini, pač pa so pred 2. svetovno vojno svoje izdelke – zlasti vozove – razstavljali na ljubljanskem velesejmu, ki je bil organiziran enkrat letno. V istem času pa so vozove razstavljali tudi na živinskem sejmu, ki je bil vsake tri tedne, prav tako v Ljubljani.

Zaslужek vrhniških kovačev je od obdobja do obdobja nihal. Opisano je že bilo, kako so imeli po 1. in 2. svetovni vojni zelo veliko dela, s tem pa tudi dovolj velike dohodke, da so lahko brez dodatnega kmetovanja preživljali svojo družino. Ko se je nato število naročil zmanjšalo – predvsem z mehanizacijo kmečkega dela, pa so morali kmetovati ali pa pustiti obrt in se zaposliti drugje.

Velik problem je kovačem prestavljal predvsem način plačevanja. Mojster je imel namreč posebno knjigo, v katero je zapisoval vsote, ki so mu jih bile stranke dolžne. Sprva so ostajali dolžni le revnejši kmetje, ki so bili v določenem obdobju brez denarja in so prišli do zasluška šele pozimi, ko so prodali svoj pridelek. Veljal je izrek, da gre tedaj »kovaču pšenica v klasje«, ker je dobil večino povrnjenih dolgov. Seveda pa je moral tudi čez poletje, ko je bil kmet brez denarja, stiskati tudi kovač, ki ni bil sproti plačan za svoje delo. Ta navada pa se je kasneje razširila, saj so tudi premožnejši kmetje silno radi pošiljali po izdelke svoje hlapce in jim naročali, »naj mojster kar zapiše«. Isto je veljalo za plačevanje pri podkovanju konj.

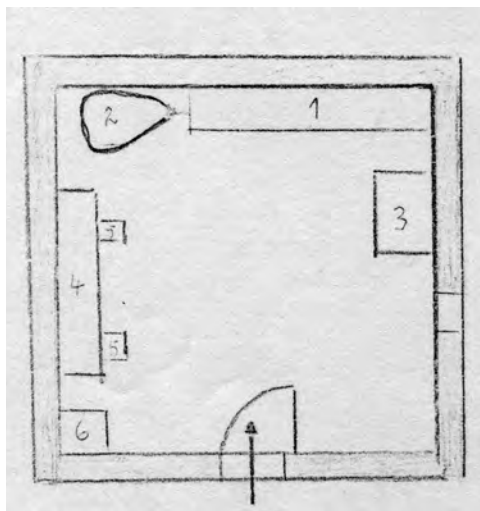
DELOVNI PROSTOR, KOVAČIJA

Do 30-ih let tega stoletja so imeli vrhniški kovači svoj delovni prostor kar v sami hiši. Za to so uporabljali posebno sobo, v kateri je bilo ognjišče, ki so ga imenovali *ješe*. Svetili so s karbidom. Potem so začeli zidati kovačije. Prve so merile približno 10 x 8 m. Tla so bila iz kamna, strop pa so tvorile železne preklade, zazidane z opeko. Le eden od vrhniških kovačev je imel kovačijo v najemu. Oblika kovačij se v naslednjih letih ni bistveno spremenila. Leta 1941 pa je veliko spremembo v notranji opremljenosti kovačij prinesla elektrika.



177. Prostorska situacija prvih kovačnic na Vrhniki:

1. ograja za podkovanje konj,
2. delovna miza,
3. vrtni stroj na ročni pogon,
4. ognjišče,
5. primež,
6. varilni aparat na kisik,
7. poravnalna plošča,
8. nakovala,
9. prostor za nekatera orodja, meh je bil speljan na podstrešje.



178. Prostorska situacija kovačnic v hiši:

1. ognjišče – ješe,
2. meh,
3. nakovalo,
4. delovna miza z orodjem – ponk,
5. primež,
6. vrtni stroj na ročni pogon. Konje so kovali zunaj pred hišo.

4. ZAKLJUČEK

Pričujoča seminarska naloga je nakazala nekatere ugotovitve, na katere želim v tem poglavju posebej opozoriti. Prav gotovo je bistveno za obstoj kovaštva na Vrhniki njegova povezanost z vrhniškim kmetijstvom. To je bilo konec 19. stoletja usmerjeno predvsem v pridelovanje hrane za lastno uporabo. Z ustanavljanjem zadrug v začetku tega stoletja se je stanje v kmetijstvu precej izboljšalo. Precejšen dohodek je barjanskim kmetom prinašala prodaja sena, z veliko svetovno krizo pa se je opuščanje kmetijskih površin povečalo. Med obema vojnoma so pridelali največ krompirja, nato pšenice, detlje, koruze, lucerne, rži, prosa, ajde in zelja. Kovači so izdelovali tiste izdelke, s katerimi so kmetje obdelovali polje, in kovali so konje, kar je bilo v tistih časih glavni vir njihovega zaslužka.

V življenju kovačev je prihajalo do vzponov in padcev. Najbolj ugodne razmere so bile za kovače v začetku 20. stoletja ter takoj po 1. svetovni vojni. Prvi upad pa zasledimo med 1. svetovno vojno in nato leta 1932, v času splošne gospodarske krize.

Z mehanizacijo kmečkega orodja je bilo dela za vrhniške kovače vedno manj. Kot že povedano, sta danes v celi vrhniški občini le še dva kovača, a dela še za dva ni več dovolj. Kovaštva na Vrhniki nikoli ni bilo toliko, da bi predstavljalo kakšen krajevni simbol – za nalogo sem se odločila iz povsem drugih razlogov, – pa vendar je očitno, kako je število kovačev upadlo. Razvoj je zahteval svoje, potreb po kovaškem delu skoraj ni več. Tudi današnja kovača v občini skušata svoje delo preusmeriti. Prav gotovo pa je, da se s kovaštvom ne bodo ukvarjale naslednje generacije. Pravega zaslužka ni več, naročil je vedno manj, delo ni nikoli zagotovljeno za več kot mesec dni. Ni več daleč čas, ko bo vrhniška občina ostala brez kovačev⁹.

O kovačih na Vrhniki skoraj ni literature in pisnih virov. Zaskrbljujoče pa je dejstvo, da so skoraj vsi informatorji že precej v letih – z njimi vred pa bo pokopano tudi vse tisto, kar si etnologi prizadevamo dokumentirati in ohraniti – če ne drugače, vsaj na papirju. Pričujoča seminarska naloga naj bi služila temu namenu.



179. Kovaško ognjišče.



181. Spričevalo podkavske šole v Ljubljani, 23. december 1919 (21 X 34 cm)
(lastnik Anton Kunc, Sinja gorica 26).



Oddelek za kmetijstvo
deželne vlade za Slovenijo.

Spričevalo.

Učenec podkrovske šole v Ljubljani *Anton Kunc* iz *Sinja, dr. Vrhnika* okraj *Ljublj. okolica* je pri skušnji dne *23. decembra* 1919 pred izpraševalno komisijo pokazal *zadostno* znanje v ogledovanju kladne živine in mesa.

Usled tega se priporoča kot izurjen oglednik kladne živine in mesa.

V Ljubljani, dne *23. decembra* 1919.

Izpraševalna komisija:

zgt. Lj. Kunc
ravnatelj podkrovske šole

Pauli
vlastni svetnik

Antoni Kunc
mestni župan

182. Spričevalo o usposobljenosti za mesoglednika, 23. decembra 1919 (21 X 34 cm)
(lastnik Anton Kunc, Sinja gorica 26).

VIRI IN LITERATURA

Krajevni leksikon Slovenije 1, Ljubljana 1968.

Petre, Fran: Rod in mladost Ivana Cankarja, Ljubljana 1947.

Grabeljšek, Karel: Vrhnika in okolica v boju za svobodo, Nova Gorica 1968.

Register trgovinskih in ostalih obrtov, Codex 20/91.

Statistični podatki po občinah SR Slovenije, VIII. zvezek, Zavod SR Slovenije za statistiko.

Krajevni leksikon Dravske banovine, Ljubljana 1937.

Seznam informatorjev:

Birtič Franc, 1929, Podlipa, kmet

Jereb Franc, 1928, Mala Ligojna, kovač

Kunc Anton, 1900, Sinja Gorica, kovač

Kunc Anton, 1928, Sinja Gorica, kovač

Treven Andrej, 1932, Vrhnika, kovač

Friškovec Anton, 1928, Drenov Grič, kovač

Umek Franc, Blatna Brezovica, 1936, kmet

OPOMBE

- 1 Seminarška naloga Marije Lukanc, rojene Kunc, na oddelku za etnologijo Filozofske fakultete v Ljubljani. Izdelana je bila leta 1986 pri predmetu Obča sociologija pri prof. dr. Slavku Kremenšku v okviru programa Etnološka topografija slovenskega etničnega ozemlja v 20. stoletju. Za objavo je bil tekst malenkost preurejen in dopolnjen z opombami pod črto. Besede »danes«, ki pomeni leto 1986 oz. čas ob koncu 20. stoletja, nismo

spreminjali. Pustili smo tudi avtentične kovaške izraze, ki po večini izvirajo iz nemškega tehniškega jezika.

- 2 Za arhivsko gradivo z območja vrhniške občine skrbi Zgodovinski arhiv Ljubljana. Vrhniške arhive so v letih 1980 do 2002 deponirali v Blatni Brezovici, nato so jih premestili v skladišče v Kranju. Za raziskovalce gradivo dostavijo v arhivsko čitalnico ZAL na Mestnem trgu 27 v Ljubljani.
- 3 Od leta 1959 do 1994 je bila Borovnica del vrhniške občine. Glej: J. Kopač, Upravno teritorialna umestitev vrhniškega območja med leti 1945 in 1994. Vrhniški razgledi 8 (2007), str. 82 in sl.
- 4 Glej: Olga Pivk, Mlini in žage na Vrhniškem. Vrhniški razgledi 14 (2013), str. 55–73.
- 5 Velja za leto 1986.
- 6 Fičo ali Zastava 600, 750 ali 850 je bila jugoslovanska različica italijanskega Fiata 600, *fičote* so izdelovali v tovarni Crvena zastava v Kragujevcu od leta 1960 do 1985.
- 7 Bosna in Hercegovina – republika v nekdanji Socialistični federativni republiki Jugoslaviji.
- 8 Anton Tomšič iz Verda. Glej: Tatjana Oblak Milčinski, Vrata v Verdu. Oblikovni in simbolni pomen hišnih vhodov. Vrhniški razgledi 6 (2005), str. 93–224, (Kovač Anton Tomšič, str. 213).
- 9 Gej: Kovačije na Vrhniki in okolici, april 1990, 10 tipkanih strani. Nalogo so izdelali učenci 7. in 8. razreda Osnovne šole Ivana Cankarja na Vrhniki pod mentorstvom Nuške Železnik.
Podatke so zbrali na terenu, kjer kovačij niso več našli. Edino en kovač je še podkoval kakega konja v popoldanskem času, sicer je bil zaposlen v bližnji tovarni. (Nalogo je posredovala Nuška Železnik.)